

L'activité Wagons et Matériel ... enjeux de la concurrence !

Afin de préparer au mieux son schéma de concurrence pour le Matériel, notamment les wagons, la SNCF a décidé de regrouper tous ses ateliers d'entretien wagons de France sous une seule entité dénommée le TECHNINAT, rattachée au CSE Matériel Industriel. C'est la continuité de la séparation des activités où la direction va dédier les Technicentres à leur activité. Avec une baisse de l'activité FRET, la montée des filiales et du privé, il faut pouvoir « tenir » et « développer » le « business » pour nos filiales et autres et pouvoir dégager encore plus de marge sur notre dos.



Toute l'activité wagons sera regroupée dans un seul établissement de périmètre national. Mais, parce qu'il ne faut pas trop bousculer le management, la direction a décidé de répartir tous nos services de DIRECTION en 4 entités : Paris pour la DRH, Lyon pour la direction Performance QSE, Strasbourg pour la direction Performance industrielle et Nantes pour la direction Performance Financière.

Mais pour bien tout séparer, la direction va se scinder en 2 activités distinctes et deux territoires de production : 19 sites sur tout le pays, 400 agents, un Directeur et un DUO des D.U.Os.

Le territoire Rhin-Meuse-Manche qui reprend les MaintWag Solutions de :
Dunkerque / Woippy / Gevrey / Mulhouse.

et les MOBIWAG Solutions de :

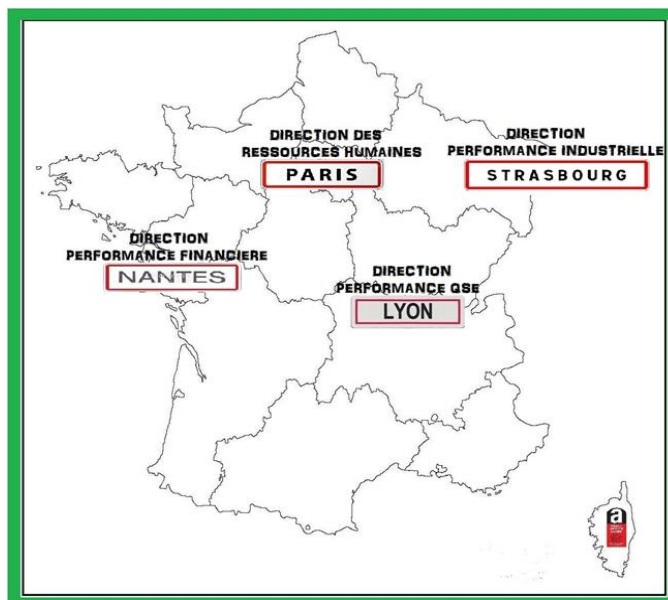
Dunkerque VDR / Somain / Châlons-en-Champagne / Dijon /
Woippy / Hausbergen / Mulhouse.

Le territoire de Rhône-Méditerranée-Atlantique qui reprend les MOBIWAG Solutions de :

Lyon y compris Mobisoud /
Clermont-Ferrand / Ambérieu /
Miramas / Avignon / Perpignan /
Toulouse / Hendaye / Hourcade /
Saint-Pierre-des-Corps / Thouars /
Sotteville / Le havre / Le Bourget /
Villeneuve-Saint-Georges.

et les MaintWag Solutions de :

Sibelin / Ambérieu / Miramas /
Nîmes / Sotteville-lès-Rouen /
Saint-Pierre-des-Corps.



L'avenir de l'activité Wagons et de l'activité Matériel... pour la direction, c'est de la jeter dans la concurrence... l'isolement des salariés, la fin du service public... Cet avenir-là, on en veut pas !



Grâce à la numérisation, plus besoin d'un service de facturation sur chaque site.

Plus besoin d'un DUO dans chacune des régions.



Des DPX faisant les VRP avec la responsabilité de trouver des contrats.

Des responsables d'ateliers à la Qualification D gérants production et relation clientèle.



Des agents de production hyper-polyvalents.

**Des syndicats et leurs délégués à l'autre bout du pays.
Des agents soumis à une mobilité extrême.**



L'harmonisation des procédés de production sur les sites ainsi qu'un seul et unique budget entièrement dédié aux wagons, vont permettre à la SNCF d'être un des « fournisseurs » incontournable de l'entretien du matériel FRET de demain. Quand l'inventaire complet du parc de maintenance aura été effectué, la direction pourra alors passer au « second temps », **la vente à la découpe des parcs wagons, mais aussi préparer la découpe des activités de maintenance voyageurs.**

Que dit la loi sur le matériel Voyageurs dans le cadre des appels d'offres et du transfert des contrats, et sur le Matériel ?

- **Transfert des matériels** : si un autre opérateur de maintenance en fait la demande.
- **Transfert des ateliers** : en cas d'utilisation majoritaire et/ si un autre opérateur en fait la demande.
- **Transfert des données** : même celles comprises et protégées par le secret des affaires.
- **Transfert des agents** : le nombre est défini conjointement par le cédant et l'autre opérateur.

SUD-Rail combattra toujours ces découpages qui ne visent que l'intérêt financier au profit de quelques-uns et aux détriments des travailleurs qui vont devoir faire face aux attaques sur leurs conditions de travail pour financer le monopoly ferroviaire !

SUD-Rail réagira avec force de conviction pour être aux côtés des agents du Matériel dans ces moments difficiles et organiser la lutte !